

## **Trafik Kazalarında Bilirkişilik** Kemal ÖZÜM

### **1. Trafik Kazalarının Verdiği Zararlar**

2000 YILINDA TRAFİK KAZASI: 466.386-3941 ÖLÜ-115.878 YARALI

2000 yılında ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında toplam maliyet TL olarak 6 katrilyon 256 trilyondur.

Bu para ile 626.219 kalorifersiz konut, 7785 Km asfalt kaplama bölünmüş Devlet karayolu inşa edilir. Veya; 5.997.652 kişi asgari ücretle bir yıl süreyle çalıştırılır.

1990-2000 yılları arası 10 yıllık dönemde kaza sayısı 115.295 ten 466.386 ya yükselmiş olmasına karşın, ölü sayısı 6286 dan 3941 e düşmüştür.

Azalmada kaza yeri ilk yardım, hastaneye özenle nakil, hızlı iletişim katkısı vardır. Bu arada yaralı kurtarma, ambulans hizmetinin ilkel görüntüleri maalesef gene vardır.

1996 verileriyle;

ALMANYA	: 5158 araca 1 ölü
TÜRKİYE	: 1168 araca 1 ölü
ÇİN	: 486 araca 1 ölü düşmüştür.

### **Ülkemizdeki Trafik Kazaları**

Motor çağının araçlarının yaşamın ayrılmaz parçası haline geldiği ve yine karayolu taşımacılığının hızla yayılması genişlemesiyle karayolu trafiğinin artışı ve insanlarımızın araç-yol-insan üçlüsü içindeki aynı ölçülerde gelişmemesi neticesi kaçınılmaz bir toplumsal felaket haline gelmiştir.

Vaktin ve zamanın müsaadesi ölçüsünde Trafik Kazaları ve Kaza Araştırma ve Yasal Bilirkişilik konusunda bilgiler-deneyimler ve izlenimlerimi arz etmeye çalışacağım.

Gazi Üniversitesinin liderliğinde gerçekleştirilen ve başarı ile devam eden Trafik Kongresinin gerek uygulamalar gerek yasal önlemlere vesile olması dileklerle tüm emeği geçenlere şükranlarımı arz ederim.

Kısaca trafik kazalarının 3 ajanı, aktörlerini ülkemizdeki görüntüleri ile arz etmek istiyorum.

### **Yasamız ne Diyor?**

2918 sayılı KTK 81 ve devamı maddeleri kazaya karışanların yükümlülükleri–tedbirler konusunu ve trafik kazalarında bilirkişiliği tali-asli kusurluluk halleri ve işleyen-sürücü sorumluluklarını hükme bağlamıştır..

2918 sayılı yasanın yaralı düzenleme hükümleri 1983 yılına kadar kazaya karışan insanlarımızın (sanık-mağdur-sorumlu) hallerini oldukça kapsamlı çözüme katkılar sağlamıştır.

Örneğin;kaza sonrası yapılması gerekenler:

Sigorta ile ilişkiler- taşıt işleyenlerin sorumlulukları-hatır taşımasında sorumlulukları-tazminat davaları-ceza davaları konusunda önemli çözümler getirmiştir. Teknik arıza tanımına ışık tutmuştur. Garanti fonu ihsas edilmiştir.

Karayollarında; yalnız maddi hasarlı kazalar için tarafların karşılıklı anlaşmaları halinde TCK 565. maddesinden kaynaklanan vatandaşı uzun süre seyahatinden, işinden, gücünden alan bürokratik yargı külfetinden kurtarmıştır.

*Dileğimiz odur ki;*

1. Yasa 103. maddesinde yer alan (korunmasız yol kullanıcıları) bisiklet, motosiklet, moped (motorlu bisiklet) ve motorsuz taşıtlar gibi

Ünite ve taşıt sürücü-yolcu-malikleri içinde tedbirler getiren bir düzenleme yapılsın.

1996 yılından beri Avrupa Birliğinin katıldığı bu tedbirlere ülkemiz de katılsın.

2. Tespit tutanakları için (değerli meslektaşlarım beni bağışlasınlar) bugün uygulanan formatların ihtiyaçlara cevap verecek hale getirilmesi.

İzin verirseniz konuşmanın şimdiki bölümünde araç-yol ve insanı tanıtarak canavara neden DUR diyemeyişimizi arz etmeye çalışacağım.

ALMANYA'DA her 100 milyon taşıt/Km için 1 ölü  
TÜRKİYE'DE her 100 milyon taşıt/Km için 13 ölü  
A.B.D.'DE her 100 milyon taşıt/Km için 0,3 ölü

1970-1996 arası 26 yıllık süre Türkiye'de yol uzunluğu artışı %25, kaza sayısı artışı %1694, araç-yol-insan üçlüsü (17 misli).

## 2. Karayolları Varlığı

İŞARET-ÇİZGİ-SANT yapıları ile araç hızlarına uyumlu alt yapı ve (Dever-eğim-Birleşme-Kesme-Kesişme) düzeni iyileştirmeleri olursa karayollarının güvenliğinden söz edilir.

KUSURLU HALLERİ: Eğimlerin, kaplamanın ani beliren kayganlığın, çevre ile uyumunun yeterliği ile meteorolojik koşullara anında olmasa bile gecikmesiz uyumun olmayışı fırtına ve etkili rüzgarların zamanında alınacak tedbirlerle BOYUN BOĞAZ ARASI ETKİLEŞİM işaretleri yere serilmiş mıcır tehlikesi düşük banket uyarı yetersizlik

ENGELLENEMEZ: Yükleme hataları (aşırı yüksek yükler), yetersiz işaretlemeler, çürük altyapı, uyarı ve önlemesiz yol bakım onarım gözetimde yetersiz (iş bitince kaldırılmayan işaret, yere serilmiş mıcır tehlikesi, düşük banket, uyarı yetersizlik.

Burada yorulan dikkatinizi dinlendirmek için küçük bir trafik kara mizahını sunmak isterim.

Anadolu'muz insanları her yörede değilse bile kırsal yöre yerleşim merkezlerinde, devlet karayolu üzerinde tesis ve işaretleri saç böreği-tandır malzemesi, yuvarlak işaretlerini nişan talimi malzemesi, yol kenarı babaları takoz, kriko vb. işlere yara görür.

Kent içlerinde de şoförler, trafik işaretlerinin varlığını ancak yakınındaki trafik memuru ile birlikte düşünür."İşareti gördüm ama abi seni görmedim" cevabı.

## Mantığı

Park yeri azlığında duyduğu öfkeyi, durulmaz levhası altında park etmek suretiyle gösterir.

OTOYOLLARIMIZ bazı yörelerde kurban kesme yeridir. Hayvan otlatma yeridir. Korkuluk demirleri çamaşır asma yeri olarak kullanılır.

Otoyolları yoldan geçenlerin trafik sıklığında kullanılan, koz helvacı, oyuncakçı, cam silici, dilenci, fal bakıcı vb lerin mekanlarıdır.

Otoyollarda piknik yapılır, hayvan otlatılır, namaz kılınır. Fırsat bulunursa yazın bir kova su ile duş bile alınır.

## 3. Otoyollar

Aşağılık kompleksi olan magandaların yarış ve şov yerleridir.

Yollarda sarhoşlar promil ölçüleri sırasında trafik memurlarının çıldırtacak kadar şov yaparlar.

Bazı sarhoşlar kendisini kontrol etmek isteyen memurlara araçtan uzaklaşma, cep telefonu ile yakını arama, inkar gibi çok rezilliklerle, kameralar eşliğinde Devlerin sınırsız şefkatini zorlarlar.

### ***Karayollarında Sürücüler İçin Tehlike ve Engeller***

1. Hava-yol etkinliği: Görüş engelleri, kar vb. park edilmiş araçlar, kavşak içi yavaşlama
2. Dikey görüş engelleri: Tepe üstü, köprü vb.
3. Gece görüş engelleri: Gece far olumlu etkisi vardır. Karanlık kısıtlı görüş eğimler
4. Sis-duman-kar-yağmur-göz kamaşması- uzun far vb.
5. Gündüz göz kamaşması: Güneş doğuş-batış
6. Yol yüzeyi: Buz, sabah çığ, kırağı, kaymalar
7. Yol üstü engeller: Nem, rutubet, ilk yağmur, buz, kar, mıcır, asfaltın yağ damlama, yeni dökülen sıcak yamalar, yola dağılmış ağaç kökleri, refüj kenarları, v,raj.

### **4. Motorlu Araçlar**

2000 yılında 9.554.868 kayıtlı araç, bir önceki yıla göre artış %8,12

Motorlu araçlar; ülkemizde yol uzunluğuna, park yeri sayısına, miktarına, ülke zenginliğine (artışı planlanmayan) sevimli varlıklardır. Alabildiğine artan sayıları, hız göstergelerine aldırmanın aşırı hızları ve yollarda insanları ürütücü sonları ile ünlenen, başboş denecek kadar hızlı artan, çoğunluk dövizimizi eritici madeni varlıklardır.

Motorlu araçlar imalatının evrelerinde o bakmaya doyamadığımız renkleri, süsleri ve gösterişleri.

Yollarımızın yürek sızlatan üzücü final görüntüleri ile bizlere bir türlü anlamadığımız ne acı dersler verirler.

#### ***Motorlu araçtan kaynaklanan tehlikeler***

1. Lastik patlamaları (ön-arka)
2. Fren arızları, ön tedbir-yük vs.
3. Benzin bitme, akma, yangın vs.
4. Ön siper cam kırılmaları
5. Kornalar, farlar, silecekler
6. Yük ve yüklemeler

#### ***Teknik arıza:***

Teknik arıza tehlike sorumluluğunu ortadan kaldıran veya daraltan bir sebep değildir.

2918 sayılı KTK 86. maddesi, araç bozulma ve teknik arıza sonucu kazada bozulma bir kurtuluş sebebi değildir.

### **5. Trafik Kazaları ve Sonuçları**

1)Karayolu ve motorlu taşıtların yanına insanı yani (sürücü-yay-yolcu) eklersek trafik canavarının resmi ortay çıkacaktır.

İnsanımız ancak 1987 yılından beri eğitilmiş sürücü haline getirilmeye başlanmıştır. İyileşme için verilen Düzenli Eğitimin Randımanı konusunda maalesef kuşkularımız vardır.

Kuralları öğretmek yeterli olmuyor. Alışkanlıkları (alkol-uykusuzluk-direksiyonda sigara) maalesef bunlar sürücü kurslarında öğretilecek ve giderilecek şeyler değildir.

Ekonomik güç ve markası modelî çarpıcı motorlu araçlar toplum içinde bir tümör kadar tehlikeli huylara sebep olmuştur. Hız bu tür yol azgınları için olmazsa olmazdır. Ne gariptir sarhoşa sunulan meze tabağının en çekicisi, hızı yüksek olan son model bir otomobildir. Bu hız tutkunları rallilere rağbete etmezler çünkü rallide yüzler kasklarla örtülür, kimlikler kaybolur dolayısıyla istenen korkutma, panik, yaratma, üstün olma, yüksek tatmin duygusu perde arkasından bu hasta ruhları doyurmaz.

Bu gibi çılgın sürücülerde değişmez inanç şudur: Benim frenlerim olağanüstüdür, hiçbir şey olmaz. Çünkü ben 4 saatlik yolu 2,5 saatte alabilen özel yetenekli bir uzaylıyım.

Bu insanlar; karayolunda konulan kuralların acemi, korkak, pasif sürücüler için olduğunu, kendilerinin bu kurallara uymayacak kadar usta oldukları inancını asla terketmezler. Bu

kimseler için ön sezi diye bir duygu yoktur. Ön sezinin evhamlı, korkak, henüz gelişmemiş eskilerin deyimiyle kitabi kimseler için olduğunu öne sürerler.

*Sürücülerin gruplarını sadece başlıkları;*

(.) DEFENSIVE : Sakin, koruyucu ve saygılı

(..) OFFENSIVE : Saldırgan, acımasız, umursamaz, egoist, uyumsuz

Üzülerek ifade edelim, aracın direksiyonunda sırrı bilinmez bir şeytan vardır. Aslında direksiyona geçmeden önce bu kimselerin şeytanın esiri olmadan vatansever duyguları, yardımlaşma duyguları, insancıl duyguları, nezaket kuralları, saygıları mükemmeldir.

ÖRNEK: Toplantı kapsamında daima karşısındakine salona girmek için öncelik tanır mama direksiyonda kavşakta canavardır.

### ***Sürücülerde Önsezi***

Batılı trafik literatüründe önsezi (unwritten traffic rules) yazılmamış trafik kuralları olarak tanımlanır. Biz duygusal sezilere koruyucu iç güdüler diyebiliriz.

1. Hızın limitleri yazılı kural ancak tehlike anında yavaşlama, öndeki araca önünde yer verirken takip mesafesinin üstünde bir boşluk bırakmak.
2. Sola dönen aracın sağından geçilirse de sağ gerinizi ihmal edemezsiniz.
3. Tepe üstüne hız artırarak seyir ancak gerinizdeki de hızlanınca tepenin inişindeki tehlikeleri unutmamalı.
4. Bir kavşağa uygun hızla yaklaşıyorsunuz, önünüz korumasız (bisiklet-moped-mobilet var) ya üstündeki tokezler düşerse hızınız duruşunuzu azaltır.
5. Okul önlerinde hızınız yasal olsa görünmez tehlikeyi savamazsınız. Bu kesimi istenenden az hızla geçin bir şey kaybetmezsiniz.
6. Kavşakta ilk geçiş haklarını aramak kavşağa uyumlu girmek yanında riski fazladır (2918 sayılı KTK- c hatırlayın).
7. Kapalı kör bir kavşakta geçiş hakkın seni kurtarmaz, olan olduktan sonra aza kusurlu olmak size ne kazandırır?
8. Kavşakta sarı ışıkla kımar oynamıyorsunuz (abber gambler).
9. Işık uzun demet hakkınız ancak duruş mesafeniz far ışığı güvencesini aşmış ise fayda yerine zarar verir.
10. Geceleyin önünüzdeki kırmızı (stop-kuyruk) lambalarının sizi yanıltacağını unutmayın. Kırmızı ya bir traktör ışığı ise?
11. Ana yolda ilk geçiş hakkınız var ancak tali yoldaki sizin bu hakkınızı biliyor mu?
12. Yol kenarında diz boyu otlar, park etmiş araçlar tehlike potansiyelidir. Hiç bir risk yok demeyin diz boyu otun arasında bir kedi, bir köpeki bir canlı aniden çıkarsa olabilecekleri düşünün.
13. Yol kenarında gizlenen tehlike için belediye-karayolu idaresi tedbir almamış olabilir, siz dikkati elden bırakmayın.
14. Park etmiş araçların çok yakınından geçmek, fren-direksiyon tedbirinizi engeller.
15. Karşıdan yaklaşan sağa-sola yalpalayan aracı görünce çok şükük şeridimin içindeyim diye umursamaz olmayın.
16. Geçme ve sollama da takip mesafesi kurallarını önemsemeyen iseniz tahlikeleri üstlenmek zorunda kalırsınız.

## **6: Karayollarında Korunmasız Yol Kullanıcılar (Unprotected Road Users)**

1999 yılında toplanan Avrupa Ulaştırma Bakanları toplantısında ele alınan konulardan biri de : karayolundaki korunmasız yol kullanıcılar olmuştur.

Bunlar iki gruba ayrılmıştır:

1. Yayalar
2. İki tekerlekli motorlu araçlar (bisiklet-moped-mobilet-motosiklet)

Karakterleri itibarıyla;

- a) ağır hareketlidirler
- b) Son derece düşük korumalıdır

Bu konu 1999'da Bakanlar düzeyinde ve Avrupa çapında ele alınmıştır.

Aşağıdaki konular, üye ülkelerin yasal düzenlemeleri içinde ele alınmıştır.

1. Trafik denetçileri ile altyapı güvenliği idareleri arasında etkili bir koordinasyon sağlamak, yolu kullanan bu kullanıcıların tam güvenliğini sağlayıcı ve aynı zamanda akan trafiğin zarar görmemesini göz önünde tutan bir düzenleme.
2. Karayolundaki ağır-hafif tüm motorlu araçların dizaynve imalatında bu korumasız grupları koruyucu düzene önem vermek.
3. Sürekli olarak kamuyu uyarmak karşılıklı saygıyı yerleştirmek ve özel dikkatle bu konunun eğitim aşamasında yer almasını sağlamak. Stratejiler geliştirerek yasalara uymayı başarılı hale getirmek. Ceza sistemleri-alkol yasaklarını yayalara kadar uygulamak.
4. Yayalarla ilgili olarak: tüm ilgilenenleri göz ardı etmeksizin örneğin eve anne-baba-okul yönetimi ve yetkilileri polis, yaya ve okul yolu kullanan tüm dernekler sigorta şirketlerini bu planlamanın uygulayıcıları olarak çalışmalara katılmalarını sağlamak.
5. Yolu kullanan bisikletli-yay-iki tekerlekli araç sürücüleri (moped-motorlu bisiklet-motosiklet). Sürücülerin ayrılmış özel yollar koruyucu görüntüyü güvenli hale koyan aksesuar (yansıtıcı kemer-şapka vb.) gibi görülmeyi sağlayıcı giysilerle bu grubu özendirme, cesaretlendirmek.
6. Alt yapı inşaatında korunmasız bu grupların özel tedbirlerle koruyucu desteğe kavuşturulması. Özel bisiklet yolları alt-üst geçitler kavşaklarda daha etkin koruma uyarıcı işaretlemeye önem vermek kavşak başında ileride durma imkanları sağlanması bu kesimlerde büyük araçlara hız kısıtlama-yavaş hareket zorunluluğu konulmalıdır.
7. İki tekerlekli araçlara ayrılan özel yolun taban kaplamaları sağlam prüzsüz sert zeminli olmalıdır.
8. İki tekerlekli araçlar için özel olarak motorlu bisiklet 50 cc geçmeyen-50 en çok km/sa sepetliler için mutlaka güvenlik açısından mühendis projesine dayalı sepet olmalı, avrupa birliğinin aldığı yeknesaklık kararları bozulmamalıdır.

## 7. Alkol ve Alkol Alan Sürücüler

Uzmanlara göre; kandaki alkol miktarı yasal sınırı aşanların, sürücü olarak araç kullanmada algılama ve karar verme düzeninin bozulduğu bir gerçektir. 2918 sayılı KTK 48. maddesinde bu husus alkollü içki almış olması nedeni ile güvenli sürme yeteneğini kaybetmiş olanların kara yolunda araç sürmeleri yasaktır şeklinde düzenlenmiştir.

Bu yasağın yol üzerinde kontrolü sürücünün ve otosunda taşınan yakınlarının seyahatlerini bozmamak üzere daha çağdaş usul ve yöntemlerle sağlanır.

2918 sayılı KTK 48. maddesine göre uygulama şekli de yönetmelikte düzenlenmiştir.

1. Ticari araç sürücüleri-resmi araç sürücüleri-kamu hizmetli yük,yolcu taşımacılığı yapan şoför ve sürücüler direksiyonda alkollü içki kullanmış olarak bulunamaz ve aracı kullanamaz.
2. Cihazla yapılan tespite itiraz edilirse, tahlil için polis kriminal laboratuvarına veya sosyal yardım bakanlığına bağlı tahlil yapabilen kuruluşa gönderilir. Bu, yasaların uygulama sistemidir. Ancak, gelin görün ki TV' lerde izlediğimiz devletin sınırsız şefkatini zorlayan olaylar, şovlar her gün hepimizi adeta sinir sistemimizi savaşlarda kullanılan sinir gazı gibi haksız saldırılar yaratır. Bu saldırıların baş sorumlusu vatandaşların bizzat kendileridir.

Hiç bir vatandaşın alkol kontrolü uygulamasında kesinlikle şikayetleri olamaz.

Dünya sağlık teşklatı araştırma sonuçlarına göre; trafik kazası yapanların en büyük suç işleyenleri, % 60 ırza tecavüz suçlarının, % 80 ateşli silah ve bıçakla yaralananların, % 30 ana baba katillerinin, % 20 yangına sebep olanların, % 16 aşırı alkol alanlardır. Aşırı hız yapan ve sarhoş sürücüler için çok şiddetli cezalar düzenleyen yasaların acilen kabul edilmesi gereklidir. Bu iki suç için, suni taksir suçu yorumu sadece kendimizi aldatmaktır.

### ***Karayolu Trafik Kazaları ve Traifk Kusur Bilirkişiliği***

Motorlu araç işletme ve karayolunda yük-yolcu taşıma sistemi ülkemizde cumhuriyetimizin ilk on yılında büyük gururla alkışladığımız demiryolu taşımacılığının hızla kaybolması pahasına elde edilen sağlıksız bir sistemdir. Bu sistemin ülke ekonomisine getirdiği yararlar yadsınamaz.

Ama unutmamalı ki bu taşıma, ekonomimizden 2000 yılında 6 katrilyon ve 256 trilyonluk bir kaybı trafik kazaları vasıtasıyla söküp almıştır. Bu maliyete göz yaşı, elem, yaşlı yıllar, kaybolan umutlar, acılı insanlar tablosunu de eklemek gerekir.

Bir önceki yaralı, mağdur ve acılının acısı unutulmadan aynı tempoda hatta daha şiddetli olarak yine trafik kazası haberlerinin baş konuğudur.

Araç-insan ve karayolu üçlüsü toplumsal yaşam içinde motor çağı ile birlikte tarih sahnesine yerleşmiştir. Çok ilginçtir; motorlu araçlar gerçekten imalatında hep insan konforunu, zamanını, hep toplum mutluluğunu düşündüğü dile getirilerek imal edilir, satışa sunulur.

O kadar hızlı gelişir ki buna ne yol yapan idareler, ne eğitime soyunan idareler yetişemez. Böyle olunca tıkanan yollardan başlayan toz-duman-kana bulanık kazalar birbiri ardına sıralanır.

Bu gelişmeler devletlerin önce güven ve asayiş hizmetlerinde ulusal önlemler almak trafik yasaları, trafik kurallarını düzenlemek görevini öne çıkarmıştır.

Hal böyle olunca konulan kurallar, uygulanan yasalar bu kez yargı sisteminde de uluslar arası boyutlarda düzenlemeler getirmiştir. Motorlu araçların karayolunda kaullanılmaları çeşitli hukuki, idari, tıbbi ve teknik sorunlarla sosyal bir karakter oluşturulmuştur.

Bu gün 10 Mayıs 2002, yani 21. ası içinde bir gün.

Hepinize soruyorum: 1

- 953'te başlayan trafik yasaları bu gün 50 yaşındadır.
- Hala karayollarında kan vardır.
- Hala insanlarımız ölmektedir.
- Hala o güzelim son model araçlar yol kenarlarında buruşturularak atılan kağıt parçaları gibidir.

Hepimiz biliriz, trafik kazaları karayollarında üç unsurun (yol-taşıt-insan) bıkmadan yılmadan oynadığı finaldir. Her kafadan bir ses, her daldan bir kuş uçar, her yakınmadan hazin bir çığlık yükselir.

Böyle bir ortamda sıkışan dara düşen kulların Allah'ı anması gibi herkes hak arara, herkes haklıdır, kimisi haksızlığı örtme çabasındadır ve kaos çok eski bir deyimle karakolda biter. Artık herşey adalet şemsiyesi gölgesindedir.

### ***Bilirkişilik***

Bilirkişiler, trafik kazalarının henüz tozu, dumanı, kanı bitmeden olay yerinde inceler yazar çizer.

Bu toz dumanın ortasında hem idari görevini yapar hem de idareye, yargıya, taraflara gerekecek kanıt, veri, ipucu vb. şeyleri toplar.

Yargının önüne gelecek kanıtlar tarafların geleceğe ait haklarını güven altına almak için gereklidir. Bilirkişi;

- Yargıcın, savcının atama kararına bağlıdır.

- Herşeyi titiz bir araştırma ile yasal kalıbına oturtur.
- Yargıca yardım eden kişidir.
- Takdire bağlı delildir.

1987 yılından beri eğitilmiş, öğretilmiş sertifikalı sürücü adayları yetiştiriliyor, ama, kazaların artış hızında önemli bir azalma söz konusu değildir. Sürücü kusurlarının dağılımı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Kusur Tipi	Yüzde %
Arkadan çarpma	24,1
İlk geçiş hakkını vermemek	15,6
Aşırı hız	12,6
Hatalı sollama	11,6
Şerit ihlali	6,8
Park eden araca çarpma	3,7
Hatalı dönüş	5,8
Aşırı alkol kullanma	3,5
Kırmızı ışıkta geçme	2,5
Uykusuzluk	2,1
Karşı şeride geçme	6,8

Alkollü araç kullanma alışkanlığı ekonomik gücü iyi sürücüler arasında yoğundur. Bu sürücülerin alkollü araç kullanma alışkanlığına, aşırı hızı eklemeleri olağan bir davranış olmuştur.

Trafik kazaları kuşkusuz bu üçlü ekibin er geç vatan sathına yaydıkları kötü sonuçlardır. Yine de üçlü ekübü yargılarken hepsinin aynı oranda rol aldıkları söylenemez. Hatta araç-yol ikilisi bir çok kez insan denen baş aktörün sahnedeki davranışına isyan etmişlerdir.

### ***Niçin kaza yaparlar***

Dikkat edilirse, kaza yerinde sağlam kalan sürücüler, aslında kendisinin çok iyi bir sürücü olduğunu, ama yolun ve aracın kendisine tam anlamda eşlik edemediklerini rahatça söyler. Veya karşı tarafa kusur yükler. Veya işaretin, çizginin yolun yüzeyinin kusurlarını öne sürerek mağduru oynarlar veya hatasını ortaya çıkarmada araştırmacıları baskı altına alırlar. Ağzı dili olmayan aracın fren, rod vb. aksamına ihanet rolleri yüklerler.

Bu sürücüler, önsezi yeteneğinden yoksundur. Bu alışkanlığı kazanamamıştır.

Yaklaşma hızı, kuralların tam tersine ani frenle durabileceği varsayımına endekslidir. Başkaları, onun otosunu görmek, kenara çekilmek mecburiyetindedir. Tehlikeyi önceden düşünmek delikanlılık değildir.

Önde egsoz dumanlı bir aracı sollarken sollama yasağı olmaması tek dayanak noktasıdır. Haklarını en küçük parçasına kadar kullanmak ister.

Bir trafik kazasının oluşunda insan unsurunu incelemek, bir somun ekmeğin ununu sormamak gibi başında yanlışa girmekle aynı hatadır.

İnsan; trafik kazalarında mutlaka vardır ve mutalaka incelenmelidir. Zaten olay bu unsurun bulunduğu yerde trafik kazası olarak algılanır.

2918 sayılı KTK 81. maddesinde trafik kazasına karışanlara bazı zorunlu görevler tvdi eder.

1. En önemlisi eğer kazada hafif yaralanmış veya kazayı ucuz atlatmış iseniz önce kullandığınız taşıtınızı ek tehlike yaratmayacak şekilde durdurmalısınız. Durduğunuz yerde güvenlik için önlem alınır (görünürlük, uyarı amaçlı park veya duraklama).
2. Bu güvenlik altında iken olaya el acak trafik polisine gerekli bilgileri derleyin toparlayın.
3. Tescil belegesini, kimlik, sürücü kimliği varsa sigorta poliçesi, alkol testi sonucu.

4. Zarar verilen bir eşya ya da bir mülk ise sahibine en kısa zamanda ulaşma.
5. Olay yerinde yalnız massi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında, tarafların anlaşması halinde fiil başka bir suçu oluşturmuyorsa adli kovuşturmayaya (yalnız uygulama sigorta poliçe şartlarının gerektirdiği alkollü hal aşırı yükleme vb. teminat dışı hallerde bazı pratik önlemler eklemektedir) gerek kalmaz. Tarafların aralarında anlaşarak karşılıklı zararlarını kendi trafik sigortalarına bildirmelerinin en önemli gerekçesi adli kovuşturma yapılmaması TCK 565. maddesinin hükmünü uygulamamak içindir. Sonradan tespit tutanağı talep edilemez ve bu antlaşma kağıt üzerinde saptanır.
6. Traik polisine hatır taşınması ve teknik arıza tespiti ile ilgili olarak başvurularınızı yapınız. Fren-rod, cam sileceği, lastik patlaması, ani yol arızası, heyelan, köprü yıkılması, yükün yere düşmesi vb. arızaların tespiti ileride sizin için yararlı savunma sağlar.
7. Kazanın oluşuna ilişkin iz, delil, kanıtların vb. trafik kaza tespit tutanağına yazılması için olay yerinde açık, tarafsız ve kuşku yaratmayacak şekilde tutanağı tanzim edene bildiriniz.
8. Çarpıp kaçma olayında aracınız, eşyanız vb. şeyler üzerinde kalan her türlü (boya, çizik, ezik, kumaş parçası, far camı kırığı, fren hidrolik yağı vb.) delilleri trafik zabıtasına gösterin ve incelemesini isteyin
9. Yeşil-sarı-kırmızı ışıkta geçme vb. haller için sonradan ispatı, kanıtlanması zor delilleri vb. zabıtaya yardım edecek dürüst tanıklarla değerlendirmeniz size ait hakların temini veya iadesinde yarar sağlar.
10. Yaralının hastaneye yetiştirilmesinde, sizin kazaya karışan aracın sürücüsü olmanız halinde, bir kuşku hali zor durumda kalmanıza neden olabilir.
11. Trafik kazalarında kusur tespiti Ceza Usul K.ları içinde tanzim edilecek tespit tutanağı, savcılık hz. soruşturması vb. kanıtlarla doğal gelişimi içinde yargıya bazı teknik doneler vermiştir.  
Ancak Hukuk Usul K.ları, iş mevzuatı içinde, özellikle hukuki sorumluluk tespitinde sonraki bilirkişilerin işleten-işveren gibi hukuki yönden iddia-savunma vb. hakları aramada üzerinden yıllar geçmiş bir trafik-iş kazasının kusurları ortaya çıkarmak oldukça zor bir çalışma yaratır.
12. Kaza yerinde sonradan gelişebilecek tehlike boyutları ve önlemler.

Kuşkusuz trafik kazalarına el koyan Polis ve Jandarma güçlerinin kazanın araştırılması, kaza yerinin güvenliği konusunda çalışmaları olacaktır. Ancak kazaya karışan sürücülerin ve yakınlarının korunmasında bazı önemli tehlikeleri göz ardı etmeleri, gelişebilecek tehlikelere karşı hazırlıksız bulunmaları kazanın daha kötü sonuçlara ulaşmasını ve tehlikeyi daha çok artırır. Bu tehlikeler:

- 2. kaz (second callision) tehlikesi (kaza yerindeki araçlar, yaklaşan araçlara karşı görünürlük ve çarpılmayı önlemek üzere tedbirler almalıdır).
- Muhtemel yangından korunma, yangını kontrol altına almak ( benzin yangınları, kontak, kısa devre vb.).
- Olay yerinde devrilen enerji hattı, serilen enerji kabloları vb.
- Kaza yerinde meraklı seyirci, yaya veya arçlı sürücülerin sıkıştırdığı trafik nedeniyle ulaşamayan ambulans, itfaiye vb. araçlar.
- Hırsızlık (araçların içindeki eşyanın çalınması) ticari malların yağmalanması.
- Yaralının korunması, ilk yardım.
- Hasarlı araçların kaldırılması, kurtarma, çekme vb.

### ***İnsan Unsuru***

Tafik kazasında baş rolü üstlenen sürücülerin fotoğraflarını incelemek bu grubun kazalarda neden en yüksek oranda kusurlu olduklarını göstermeye yetecektir.

Üzülerek ifade edelim, aracın direksiyonunda sırrı bilinmeyen bir şeytana vardır. Nedense karayolu ve direksiyon dışındaki insanların vatanseverliği, yardımlaşma isteği nezaket ve insancıl duyguları direksiyonu tuttuğu andan itibaren adeta canavar kesilir. Ama maalesef bizde ve trafik dünyasında (direksiyondakiler) yerine göre acımasızca geçi hakkı, yol hakkı ve kural hakkı karşısında duygusuz, vicdansız kesilir.

Psikologlar ve tıp otoriteleri sürücülerini 3 ana gruba ayırmıştır:

1. Duygusal kişilikler
2. Ruhsal-sinirsel kişilikler
3. Fiziki yapı, kas yapısı, kemik yapısındaki yetersizlikler

Aşağıda sıralayacağım halleri sanırım karayollarında araç kullanan herkes fark etmiştir.

- Direksiyonu alkolle özleştirme tutkusu, direksiyonda sigara tutkusu
- Kullandığı otunun markası, modeli, görüntüsü ile büyülenenler
- Aşağılık duygusunu kullandığı oto ile tamir edenler
- Hızın tedavi kabul etmez hastaları
- Kullandığı otosu ile mucize yaratmayı düşünenler
- Korna çalmayı özel zevkleri arasında görenler
- Kişiliğini kanıtlamak isteyenler, gösteriş meraklıları, umursamazlık tutkusu
- Çevresel etkilere teşekkür eden kişilik türleri

### ***Bilirkişilik***

Bilirkişiler; kendi mesleki deneyimi ile konusunda teknik mütalaa verebilmek üzere usul kanununa göre yargı makamları tarafından atanan kişilerdir. Bu kişilerin vereceği teknik mütalaa ancak yetkili hakimın tasvibi ve onayı ile değer kazanır.